SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
SEGUNDO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 711 DE 1996

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

ABRIL DE 1996

TRANSPORTE CARRETERO

Exposición del Director General de transporte por carretera. Reglamentación para circular con servicios sin conductor - cobrador

---

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 17 de abril de 1996

A S I S T E N C I A

Preside	: Senador Sergio Chiesa
Miembros	: Senadores José Andujar, Marina Arismendi, Dante Irurtia y Albérico César Segovia
Invitado especial	: Director General de transporte por carretera del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Javier Garagorry
Secretario	: Julio C. Méndez Vila
Ayudante	: María Cecilia Fernández

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo numero, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 44 minutos)

Este Cuerpo tiene el agrado de recibir al señor Director de Transporte Carretero, quien ha concurrido en el día de hoy en función de la invitación que esta Comisión le ha cursado, a fin de darnos su opinión y la información que tenga en su poder sobre los planteamientos de los representantes de los trabajadores de la compañía Rutas del Sol, CROMIN SA, relativos a los aspectos que les preocupan y que figuran en la versión taquigráfica de la sesión correspondiente, que hemos hecho llegar a nuestro invitado.

SEÑORA ARISMENDI.- Quisiera agregar un aspecto que se relaciona con el tema que estamos analizando. El viernes siguiente al día en que recibimos a la delegación de Rutas del Sol viajé a la ciudad de Treinta y Tres por la empresa Núñez. En esa ocasión, me llamó la atención que el ómnibus sólo llevaba chofer, por lo que pregunté si se trataba de una situación casual, es decir, si el guarda se había enfermado. Me respondieron que no, que eso es normal en el denominado "Expreso Olimareño", que circula en ese horario. Además, me señalaron que existen tres horarios en los cuales el guarda ha sido eliminado.

Por lo tanto, agrego al planteo de Rutas del Sol el de la empresa Núñez, por lo menos, en el servicio que se presta hacia Treinta y Tres y Río Branco.

SEÑOR GARAGORRY.- En primer lugar, corresponde agradecer la invitación que nos cursó la Comisión.

En segundo término, luego de la lectura de la versión taquigráfica de la sesión del 27 de marzo que nos hicieron llegar, entendemos que vale la pena hacer algunos comentarios y ciertas precisiones. En este sentido, los señores Senadores nos podrán expresar a qué se pretende llegar con respecto a algunos aspectos puntuales.

Desde nuestro punto de vista, el centro del tema radica en no contar con la versión completa de la normativa referente al conductor -cobrador. Según las apreciaciones hechas en la sesión a que se hizo referencia, da la sensación de que no se ha tenido presente el texto completo. Nos hemos permitido

sr.

entregar a la Comisión una fotocopia simple de una resolución de la Dirección Nacional de Transporte, de 8 de enero de 1991, donde se establece cuál es la mecánica y la operativa de los servicios que pretendan circular con conductor - cobrador.

Se analizó la problemática de los servicios que ya estaban operando previo al año 1991 con conductor - cobrador y, por lo tanto, enfrentaban una situación que se adelantó a la normativa propiamente dicha. La Administración analizó cómo habían venido funcionando y los riesgos que esa operativa podía acarrear. Luego de algunos meses de estudio, surgió la resolución de la Dirección Nacional de Transporte, que establece en qué casos se autoriza la circulación con conductor - cobrador.

Me voy a permitir leer la resolución, que no es muy extensa y que cubre el espectro de los aspectos que se mencionaban aquí y que no estaban muy claros, como el de la dimensión de los vehículos.

La resolución dice en su artículo 1º: "La Dirección Nacional de Transporte podrá autorizar la prestación de servicios regulares nacionales de transporte de pasajeros por ómnibus en la modalidad de conductor - cobrador. Las unidades a habilitar por la Dirección Nacional de Transporte, deberán estar adecuadamente acondicionadas, no permitiendo a los pasajeros ubicarse de forma tal que impida el funcionamiento de esta modalidad. A tal efecto deberán cumplirse las siguientes exigencias." A continuación se detallan algunas condiciones que hacen que la operativa conductor - cobrador brinde las garantías del caso. Por ejemplo, se establece que: "El acceso al vehículo se realizará por la puerta delantera. La misma estará ubicada próxima al conductor de manera que sea posible la adecuada visibilidad. Se dispondrá de espejos interiores junto a las puertas que permitan al conductor una adecuada visión del ascenso y descenso de pasajeros, para lo cual se adoptarán todas las medidas de distribución interior del vehículo que sean necesarias. Se dispondrá también de espejos exteriores delanteros"... También se dispondrá de un pulsador para que el pasajero anuncie su intención de descender con anticipación, así como de dispositivos adecuados para la expedición de boletos. Se trata de disminuir al máximo las tareas adicionales, ya que el conductor, además de cumplir con lo inherente a su función, deberá realizar otras actividades.

sr.

Posteriormente, se dice: "El conductor - cobrador deberá limitarse exclusivamente a esos cometidos específicos. El llenado de planillas y contralor de boletos deberá efectuarse en todos los casos con el vehículo detenido en un lugar adecuado a tales efectos." O sea que no está admitido y será objeto de las sanciones correspondientes el mecanismo de ir circulando y, en forma simultánea, sostener el volante y llenar una planilla.

El último aspecto que menciona el artículo 1º se refiere al largo máximo interior del vehículo, que será de 11,60 metros. Se alude a los servicios suburbanos, que es donde esta modalidad está más generalizada. Entonces, en los servicios de corta, media y larga distancia, se pueden admitir largos mayores.

Posteriormente, en el artículo 2º se establece una mecánica por la cual una empresa no puede salir a circular mañana, por su propia voluntad, con la modalidad de conductor - cobrador. Debe presentarse a formular la solicitud ante la Dirección Nacional de Transporte, donde se inspeccionan los vehículos a fin de constatar si cumplen con los requerimientos de los espejos y demás dispositivos interiores, tal como el del cobro de boletos. Si la Dirección entiende que la empresa cumple con las exigencias mencionadas, le otorga la autorización correspondiente.

El artículo 3º expresa: "La Dirección General de Transporte Carretero conjuntamente con Asesoría Técnica y Planificación y la División Inversiones Costos y Tarifas, realizarán un seguimiento de la prestación de los servicios con conductor-cobrador de modo que puedan efectuarse los ajustes que correspondan en los diferentes parámetros del servicio que fija la Administración." Es decir que si la incidencia de esa Cooperativa alcanza una dimensión tal que implique ajustes tarifarios, la situación se verá contemplada por este artículo.

Por su parte, el artículo 4º dice: "La aplicación de las presentes disposiciones no motivarán en ningún caso el cese de las relaciones laborales existentes." La idea que motivó esta resolución fue la de que se dieran procesos graduales en los que las empresas, mediante una planificación --a corto y mediano plazo-- y frente a la necesidad de reposición de guardas, por ejemplo, pudiera calificar y resolver si existen

sr.

las condiciones que prevé la normativa para pasar a la modalidad de conductor-cobrador.

Entendemos que los aspectos que maneja la normativa aclaran algunos puntos planteados en la sesión celebrada el 27 de marzo. En más de una oportunidad se expresó que debido a la dimensión de los ómnibus o por los kilometrajes que realizaban en los servicios, no podrían estar autorizados para operar con conductor-cobrador. Esta modalidad se ha difundido básicamente para los servicios suburbanos. No obstante, podemos decir que hubo solicitudes también para servicios de mayor distancia. Ante esto la Administración entendió que se podía admitir esta modalidad en los casos de servicios directos y semidirectos, con la restricción de que si en los trayectos de larga distancia de carácter directo se hacía necesaria la movilización de equipajes, la tarea se cumpliera exclusivamente a través de agencias. El hecho de bajar del ómnibus para retirar de la bodega el equipaje, sin duda, no corresponde a la modalidad de conductor-cobrador.

En cuanto a los aspectos específicos que aquí se mencionan, como por ejemplo, el permiso para operar en la modalidad conductor-cobrador expedido por regionales de la Dirección de Transporte de Chuy y de Minas, debo decir que tal autorización no se hace a través de dichas oficinas regionales, sino en Montevideo exclusivamente, luego de analizar si el planteo de la empresa se encuadra en la resolución recientemente mencionada. De acuerdo con nuestro conocimiento sobre el asunto, pensamos que ni por la mecánica general ni por algún error que pudiera haber acontecido --en este sentido hemos hecho la consulta a los responsables de la operativa del interior-- no existen permisos que se han otorgado por las oficinas regionales. Habitualmente, estas oficinas, reitero, no tienen competencia para expedir este tipo de autorización y, de acuerdo con las consultas que efectuamos, los hechos no sucedieron de esa manera.

También se ha dicho que en el tema del transporte aparecen irregularidades de todo tipo, mencionándose algún caso que de alguna manera mezclaría excursiones con servicios regulares. Aunque parezca un asunto menor, pienso que a partir de un caso particular no se puede emitir un juicio de ese carácter, más aun cuando no se conoce el tema en profundidad. En lo que hace a los servicios internacionales de largo recorrido, en los

sr.

cuales la ocupación no es muy importante, evidentemente se puede relacionar con la eficiencia, la utilización de viajes regulares para cubrir el servicio de turismo. Si la cantidad de pasajeros no alcanza como para enviar un coche, por ejemplo, desde Montevideo a Santiago de Chile en excursión, pareceria razonable que la concesionaria o permisaria lo fuera también de los servicios internacionales y, además, agencia de viaje como cualquier otra que canalice los pasajeros a través de un servicio regular que en destino les contacte lo que tiene que ver con el desplazamiento. Reitero que los juicios que aquí aparecen, resultan un tanto apresurados.

Por otra parte, se mencionó que había desaparecido, de un día para otro y sin previo aviso, un servicio que se cumplía a las 2 AM. Esto responde a que en muchas líneas hay horarios diferentes, dependiendo de si es verano o invierno. Ese servicio es un turno que funciona en temporada de verano; una vez finalizada la temporada ya está establecido que el servicio cesa.

Por mi parte, no tengo más comentarios que hacer, por lo que quedo a las órdenes para las consultas que se deseen hacer.

SEÑOR SEGOVIA.- He escuchado con atención la información que nos ha proporcionado el doctor Garagorry y ella completa el panorama que nos habían trazado los representantes de CROMIN S.A. y los trabajadores de Rutas del Sol.

Deseo saber cuál es el sistema de control sobre el cumplimiento de los recorridos, los horarios y los términos estipulados. Digo esto porque se nos ha mencionado la existencia de servicios especiales como, por ejemplo, el que sale a la hora 2 con rumbo a Valizas con un conductor que hace un recorrido por Ruta 9 hasta Rocha, posteriormente ingresa por la Ruta 10, etcétera. También se hizo referencia a determinados horarios y recorridos de servicios de línea de la Empresa EGA que brinda servicios regulares a Chile o permisos de excursión.

En síntesis, deseo que se me informe sobre cuáles son los mecanismos de inspección que existen para el control del cumplimiento de los términos del permiso.

SEÑOR GARAGORRY.- Los mecanismos son varios, aunque tal vez no posean la intensidad requerida para esta clase de actividad.

sr.

En lo que tiene que ver con los dispositivos exigidos por la normativa para que el vehículo esté en condiciones de operar bajo la modalidad de conductor-cobrador, debo informarles que hay inspecciones que en este momento son anuales y que pueden realizarse en cualquier momento por parte del Servicio Inspectivo. Esto en cuanto a las características físicas de las unidades.

Con respecto al cumplimiento de horarios, existen inspecciones esporádicas y aleatorias. En determinados servicios se realizan controles por parte de las oficinas regionales y en este momento se está instrumentando el procesamiento de la información de todas las salidas y llegadas a la Terminal de Tres Cruces. Esa información recogida por la Dirección de Transporte es muy valiosa y por medio de ella podremos comprobar el cumplimiento de los horarios y los turnos. Hay otras informaciones que también requerimos como, por ejemplo, la vinculada a los servicios acoplados que las empresas están obligadas a proporcionar a esta Dirección Nacional.

En definitiva, existen varios mecanismos para controlar muchos servicios. Las inspecciones surgen tanto por iniciativa propia en virtud de las posibilidades de la administración, como a raíz de planteos que en un sistema de competencia formulan aquellas empresas que trabajan dentro de un mismo corredor, para las cuales una prestación diferente o en una cantidad mayor a la establecida puede generar situaciones inconvenientes a los competidores. No debemos olvidar las denuncias que formulan los usuarios y que la administración verifica.

SEÑOR SEGOVIA.- En la página cinco del material que tengo sobre la mesa, el señor Hernández, como Presidente del sindicato, solicita una especie de ayuda al Ministerio, ratificando su confianza en que esta Cartera pueda efectuar los controles. Allí dice que actualmente están trabajando con una gran incertidumbre, principalmente los guardas, porque existen algunos que hoy cumplen un turno y al día siguiente aparece un conductor-cobrador que desempeña la misma tarea.

No sé si ese control será establecido por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero me parece difícil que pueda fijar un mecanismo tan estricto para todo ese movimiento,

sr.

ya que para ello necesitaría un personal inspectivo bastante espectacular. Me pregunto cómo puede operar este Ministerio para solucionar esta clase de problemas que se presentan. ¿Con un servicio inspectivo más riguroso? ¿Puede lograrse eso? ¿Existen condiciones económicas y de funcionariado como para hacerlo?

SEÑOR GARAGORRY.- En lo que tiene que ver con este aspecto específico, al Ministerio de Transporte y Obras Públicas corresponde verificar que aquellos vehículos que están operando en la modalidad de conductor-cobrador se encuentren habilitados para ello. En el caso mencionado por la señora Senadora Arismendi debemos controlar si esos servicios de Montevideo, Treinta y Tres o Río Branco, cuentan con una habilitación de la unidad para trabajar bajo la modalidad de conductor-cobrador. Es decir que no es la empresa la que tiene la potestad de tomar esa decisión, sino que debe contar con una autorización para ello.

Las posibilidades y la obligación de la administración son las de verificar que todos quienes operan en esa modalidad se encuentren habilitados para ello. Evidentemente, eso es posible ya que no hay necesidad de inspeccionar el universo total, pues un muestreo puede ser suficiente.

SEÑORA ARISMENDI.- En las disposiciones legales que tengo en mi poder, no encuentro las referencias al equipaje mencionadas por el doctor Garagorry, y estoy en condiciones de afirmar que en algunos casos ella no se cumple.

El artículo 6º dice que: "La Dirección Nacional de Transporte promoverá un control anual sico-físico para la habilitación de los conductores y conductores-guarda mediante la autoridad competente". Evidentemente, esta norma reconoce que se trata de un trabajo en el cual se está expuesto a una presión muy grande y es necesario realizar alguna clase de control.

Por otro lado, no sé si se contempla en la normativa lo que tiene que ver con el necesario acompañamiento que debe tener un conductor que hace recorridos extensos y está expuesto a cualquier clase de inconvenientes, tanto sobre su persona como sobre algún pasajero. Todos sabemos que, por ejemplo, en los recorridos nocturnos y largos, el acompañante --en este

sr.

caso se trata del guarda-- colabora ante cualquier inconveniente que surja, ya que el conductor puede sentirse mal o puede ser necesario tomar una medida específica.

Deseo saber si existe una norma al respecto o si este tema está contemplado dentro del artículo 6º.

SEÑOR GARAGORRY.- Hace ya bastante tiempo que la Dirección instrumentó un control anual sico-físico realizado por la Fuerza Aérea en la Base de Boiso Lanza, que está funcionando bien, ya que se entendió que el funcionario que desempeña esa tarea se encuentra sometido a una tensión muy grande.

Con respecto a la operativa de los servicios de larga distancia, con fechas 2 y 12 de enero de 1995, la Dirección Nacional de Transporte autorizó a la empresa Rutas del Sol, GROMIN S.A., a realizar servicios con conductor-cobrador tanto directos como semidirectos. A continuación expresa que la presente autorización regirá siempre y cuando el pasajero adquiera su boleto en la agencia y que en ésta se manipule el equipaje del usuario. Estas son, entonces, las condiciones que se exigen a una empresa que se presenta a la Administración para solicitar autorización para cumplir un servicio específico y con dicha modalidad. Por esos motivos expresaba que esta solicitud se debe hacer en la oficina central y no en el interior. En este sentido, puedo citar otro hecho, de fecha 8 de diciembre de 1992, presentado por otra empresa de servicios regulares. En este caso, la Administración establece que el conductor cobrador debe limitarse a las tareas que se especifican en la normativa de referencia, la cual no incluye el manejo de equipaje en bodegas. Al respecto se decía que la empresa deberá suprimir el uso de la bodega interior, habilitando un compartimiento dentro del ómnibus donde los usuarios puedan ubicar aquellos elementos que, por su volumen, no puedan llevar en sus manos. Por lo tanto, el tema de que el conductor-cobrador no maneja el equipaje y el de las condiciones para que pueda operar en esa modalidad están establecidos en más de un lugar.

SEÑOR SEGOVIA.- No le quiero hacer una queja personal, pero me parece que la normativa es bastante menor frente a la problemática. Digo esto porque, justamente, se indica --y lo he corroborado-- que un coche que no cuenta con radio para comunicarse y con un solo conductor puede salir a recorrer

sr.

extensiones muy grandes. Este sería, por ejemplo, el caso de las autorizaciones a "Rutas del Sol" para llegar a Valizas o incluso para efectuar recorridos mayores. Creo que en este caso las condiciones no son suficientes frente a las necesidades que puedan surgir en el recorrido. A mi entender, las normativas para aquella operación que sale y llega directamente a destino y las condiciones que se le imponen, con respecto a las bodegas y al aspecto sico-físico del conductor no contemplan lo que expresaba determinado grupo, en el sentido de que aparecen riesgos mayores que van más allá del movimiento de equipajes; se trata del riesgo de las personas que están a bordo y de los incidentes que se pueden suscitar de orden físico --es decir, problemas de enfermedad, etcétera-- o, inclusive, de algún problema que pueda sufrir el ómnibus, como puede ser una simple pinchadura, para lo que el conductor no cuenta con ningún ayudante. Entonces, si está solo y, además, si no puede comunicarse con una base que le pueda enviar un sustituto, la operación queda muy restringida. Ahora bien; no sé si hay algún elemento complementario o si es una materia que queda un poco pendiente.

SEÑOR GARAGORRY.- Exacto, señor Senador; a veces quedan materias pendientes.

En los distintos órdenes de la vida y, especialmente, en estas actividades, uno se maneja con las probabilidades basadas en los casos usuales. Digo esto porque cuando se empezó a analizar el tema del conductor-cobrador, a efectos de saber si podía pensarse en suprimirse determinada función, se debían conocer las tareas específicas que éste cumplía. Si pensamos en lo que hacía un guarda de ómnibus hace diez o veinte años atrás, se recuerdan actividades que al día de hoy son impensables. Me refiero a aquello de que la persona subía, se dirigía a su asiento, el guarda se desplazaba para cobrarle el boleto, etcétera; todo esto desapareció hace muchísimos años. Así como esto que acabo de manifestar, habría que repasar una por una las actividades que cumplía el funcionario, es decir, las que permanecen, las que dejaron de realizarse y dentro de las que aún existen deberíamos considerar cuáles son prescindibles y cuáles no. Es cierto que en lo casos particulares que pueden llegar a suceder, evidentemente es mejor que haya una persona de apoyo, más allá de que ante el malestar de un conductor no todos los guardas pueden cubrir dicha función. Es decir que hay actividades que puede

sr.

desarrollar el guarda en caso de emergencia y otras que no. En definitiva, entiendo que determinados aspectos quedan reservados a la experiencia operativa de las empresas y, en función de la distancia de los recorridos o de los horarios, habrá casos en los que no corresponderá que vaya sólo el conductor. Por lo tanto, repito, debe tenerse en cuenta cada caso en particular, así como también si se suscitan problemas con la Administración actual.

En síntesis, en los casos de recorridos extensos no está determinado, específicamente, si necesitan ir o no dos funcionarios.

SEÑOR SEGOVIA.- Indudablemente la explicación es clara; sin embargo, frente a un recorrido de 350 kilómetros me parece que es una responsabilidad severa para el conductor operar en forma unipersonal. Cuando las operaciones se realizan en zonas urbanas o suburbanas parecería que los riesgos en el servicio disminuyen por la presencia exterior. Más allá de esto, que se autorice un recorrido de 340 kilómetros, con la única condicionante de que no se tiene que encargar del equipaje, me parece bastante riesgoso, es decir que se acumulan los problemas naturales del servicio. Se me podrá decir que, por otro lado, el costo empresarial aumenta si se dispone de dos choferes --y no estoy hablando de chofer y guarda-- que realizan la misma operación y subsanan sus problemas, evitando así el riesgo --que, justamente, mencionaba el señor Garagorry-- que se suscita cuando el guarda no puede cumplir las funciones del chofer. En ese sentido realizaba mi objeción, pues entiendo que las condiciones operativas son de poco alcance para un servicio que puede ser riesgoso en ciertos casos.

SEÑOR GARAGORRY.- Quería hacer otro comentario en esa dirección.

Hay ajustes que se van haciendo sobre la marcha, es decir, que existen determinados elementos de respaldo que con el tiempo empiezan a difundirse mayormente. Uno de esos elementos, y como contrapeso de lo que decía el señor Senador Segovia, puede ser la difusión de los equipos de radio en las unidades. Evidentemente, en determinad[illegible] puede servir como apoyo para el funcionario que [illegible] esa tarea de manera unipersonal.

sr.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera hacer alguna pregunta al señor Director relativa a algunos de los planteamientos concretos de los representantes de los trabajadores. No conocía la resolución interna que regula el servicio de transporte conductor-guarda, en la que se establece que hay servicios autorizados hasta una distancia de 105 kilómetros. Si ello es así, esto no me indica que no hay ningún tipo de regulación.

Por otra parte, quisiera saber si siempre se entiende que son servicios directos, aquellos en los que no puede haber descensos en el trayecto y en los que el manejo de equipaje tampoco lo puede realizar el conductor.

SEÑOR GARAGORRY.- Básicamente, el servicio directo se refiere a origen-destino, mientras que en el semidirecto se establecen de antemano ciertas paradas intermedias. Para el funcionamiento del sistema de conductor-cobrador, de acuerdo con lo que establece la normativa, en esas paradas intermedias debe haber agencias si se va a movilizar equipaje.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera consultar al señor Director si los costos de los pasajes de los servicios con conductor y guarda y con conductor-guarda están regulados por la Dirección Nacional de Transporte y si hay diferencias en sus precios.

SEÑOR GARAGORRY.- Como decíamos al inicio de nuestra exposición, la modalidad de conductor-cobrador está más difundida a nivel de los servicios suburbanos, y en su ecuación de costos está contemplado en determinado porcentaje el conductor-cobrador. En el caso de servicios de corta, media y larga distancia no está demasiado difundida esa modalidad y solamente se observan casos aislados. Ahora bien, existen determinados turnos de servicios directos, que son bastante comunes, donde sólo se utiliza un conductor. Sin embargo, no tenemos una estimación de cuán difundido está ese sistema en los viajes de corta, media y larga distancia. La influencia en los costos se verifica, básicamente, en el caso del transporte suburbano.

SEÑOR SEGOVIA.- Antes de comenzar a exponer mis inquietudes pido disculpas al señor Director General de Transporte Carretero porque no voy a referirme al tema que estamos tratando.

sr.

Básicamente, quisiera consultar acerca de la situación de los transportistas y de los paros con alcance a nivel nacional que estaban realizando. A este respecto, tengo entendido que en estos últimos días se han definido elementos importantes para encontrar una solución.

SEÑOR GARAGORRY.- Como es de conocimiento de los señores Senadores, este tema fue manejado a nivel ministerial y del propio Poder Ejecutivo. Las conversaciones mantenidas por las autoridades del Ministerio y los distintos representantes de los transportistas llevaron al Poder Ejecutivo a dictar un decreto que establecía ciertas contemplaciones para los vehículos de transporte de carga que superaran los veinte años de antigüedad. Se realizó una modificación para que esos vehículos tuvieran la obligación de concurrir a la estación de inspección vehicular recién al final del calendario contando, además, con la posibilidad de una reinspección a los efectos de superar posibles inconvenientes. Entonces, los elementos plasmados en el decreto tenían que ver con los planteos efectuados por las autoridades y que habían sido aceptados por quienes actuaban como interlocutores de los transportistas.

De acuerdo con las informaciones que hemos recogido de algunos de los representantes que participaron en las reuniones --creo que la última se llevó a cabo el viernes en la ciudad de Treinta y Tres-- había diferentes posiciones entre los que entendían que efectivamente lo acordado brindaba un determinado alivio a la situación y aquellos que sostenían que no satisfacía plenamente sus aspiraciones. El aspecto que sí se debe tener en cuenta es que existen vehículos cuya circulación por las rutas nacionales es un peligro, por lo que deberán regularizar su situación.

SEÑOR SEGOVIA.- En varias oportunidades conversé con el ingeniero Serrentino sobre esta situación, y me proporcionó la información pertinente. Personalmente, estoy en conocimiento de la propuesta de tener cierta flexibilidad con los vehículos de más de veinte años de antigüedad. Entonces, mi pregunta apunta a saber si no existen otras flexibilizaciones, dado que hubo una suspensión de la huelga y se concedió un determinado plazo. Tengo entendido que se intentaba lograr que esos seis meses para concurrir a la famosa máquina --que es la que ha perturbado todo el ambiente-- corrieran para todos los camiones, y no sólo para los de más de veinte años de

sr.

antiguedad. El ingeniero Serrentino tuvo la gentileza de proporcionarme el contrato con la empresa que está a cargo del servicio, que personalmente le había solicitado, porque en este caso se manejaban números muy disímiles.

Por lo que surge de la información brindada por el señor Director, no han habido otras flexibilizaciones por parte del Ministerio tendientes a solucionar este problema que, por otra parte, está prácticamente resuelto.

SEÑOR GARAGORRY.- Se debe tener en cuenta que partimos de la base de un determinado problema generado con cierto sector de transportistas. Por ese motivo, se mantuvieron conversaciones con el Ministerio, y a través del decreto del Poder Ejecutivo se llegó a determinada solución de flexibilización. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha cumplido hasta el momento con lo que se había comprometido con los transportistas.

SEÑOR SEGOVIA.- Deseo aclarar que en modo alguno objeto la actuación ministerial, sino que simplemente pretendía saber si había alguna información complementaria, porque a pesar de que se aceptaron estas medidas, parece que la aceptación no fue total porque el conflicto se mantiene. Repito, simplemente quería saber si existía alguna información complementaria y si se habían realizado otros trámites o todo había quedado en ese ámbito, en el que había quedado prácticamente solucionada esta problemática.

SEÑOR IRURTIA.- Simplemente deseo dejar constancia en cuanto a que considero oportuna la implantación del nuevo mecanismo de control impuesto por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas relativo a la calidad de los vehículos de transporte de carga que circulan por nuestras rutas nacionales. Además, entiendo que los planteos realizados por los transportistas han motivado una sensibilización evidente --con hechos concretos-- de parte de dicha Cartera. A mi juicio es muy buena esa actitud y considero que se debe seguir adelante en este terreno. Lógicamente, no le podemos prohibir trabajar a quienes tienen vehículos en un estado no totalmente apto para su circulación. Insisto, me parece muy interesante la manera en que se ha actuado porque refleja que la acción del Ministerio fue sensible, como así también destaco la cautela con que se manejó la posición de aquellos que deben efectivizar el control. A su

sr.

vez, esta flexibilización ha permitido que los controles sean aceptados por las empresas que poseen los vehículos en condiciones al igual que por los operarios que están en la conducción de esos vehículos, con toda la responsabilidad que ello implica.

Repito, este tema debe seguirse analizando como hasta ahora, esto es, con buena disposición de las dos partes, ya que entiendo que de esa forma llegaremos a una mejor propuesta para la circulación en las rutas. Todos aspiramos a que en el día de mañana exista un mejor control, por ejemplo, para aquellos que circulan por las carreteras con grandes cargas de troncos, lo que representa un riesgo muy importante. Reconocemos que si bien aún no se ha llegado a un control profundo, por lo menos ya se están encaminando las cosas a fin de que la circulación por nuestras rutas se produzca de forma más racional.

SEÑOR ANDUJAR.- Simplemente deseo --y creo que es el ánimo de todos los integrantes de esta Comisión-- agradecerle al Director General de Transporte por Carretera la información que nos ha brindado, la que indudablemente resultará de mucha utilidad.

SEÑOR GARAGORRY.- Sólo me resta decir que quedo a las órdenes para cualquier otra consulta que los señores Senadores consideren conveniente.

(Se retira de Sala el Director General de Transporte por Carretera)

sr.